CÁMARA DE REPRESENTANTES
XLVIIa. Legislatura

DIVISIÓN PROCESADORA DE DOCUMENTOS

Nº 991 de 2012

S/C

Comisión de Transporte,
Comunicaciones y Obras Públicas

UNIÓN DE OBREROS Y TRABAJADORES DEL TRANSPORTE (UNOTT)

Versión taquigráfica de la reunión realizada
el día 11 de abril de 2012

(Sin corregir)

Preside: Señor Representante Daniel Caggiani.

Miembros: Señores Representantes Amin Niffouri, Guzmán Pedreira, Jorge Pozzi y Pedro Saravia Fratti.

Delegado de Sector: Señor Representante Daniel Radío.

Invitados: Por UNOTT, señores Alejandro Alberro, Presidente; Luis Boggio, Juan Oberlay, Fabián Curbelo, Gustavo Marrero, Federico Martínez, Wilson Rodríguez, Carlos Araújo, Juan Arellano, Oilcar Camaño, Walter López, Marcos Lombardi y Miguel Marrero.

═══II═══

SEÑOR PRESIDENTE (Caggiani).- Habiendo número, está abierta la reunión.

La Comisión tiene el gusto de recibir a una delegación de la UNOTT integrada por los señores Luis Boggio, Juan Oberlay, Fabián Curbelo, Gustavo Marrero, Federico Martínez, Alejando Alberro, Wilson Rodríguez, Carlos Araújo, Juan Arellano, Oilcar Camaño, Walter López, Marcos Lombardi y Miguel Marrero.

La solicitud de esta reunión fue realizada por el Presidente de la UNOTT, señor Alejando Alberro, para plantear una serie de problemáticas que advierten específicamente en la empresa COPSA.

SEÑOR ALBERRO.- Con esta representación amplia de la UNOTT queremos reflejar una preocupación, que no solo es de la Asociación de Trabajadores de COPSA sino también de la UNOTT en su pleno. Por tanto, aquí estamos representados todos los subgrupos que la integramos: el urbano, el suburbano y el interdepartamental.

Los integrantes de la Asociación de Trabajadores de COPSA fuimos convocados, hace unos quince días, por parte del Directorio de la empresa para manifestarnos que existe la intención de separar la línea del este del sector suburbano. Esto quiere decir cambiar la razón social. Según lo acordado con el Ministerio de Transporte y Obras Públicas en cuanto a la adjudicación de líneas, entendemos -y así lo hemos confirmado- que son concesión, son del Estado, y el patrimonio son los trabajadores. Por tanto, nuestra discrepancia con la modalidad que hoy tiene la empresa COPSA es en cuanto a que se haga una autoventa o una autocompra de las líneas. Para nosotros no está en discusión quién debe ser el dueño de la empresa o a quién pertenece el capital, más allá de que cabe destacar que en el transporte los capitales tienen que ser nacionales. Para nosotros esta nueva modalidad de los empresarios de fraccionar las líneas significa una disgregación gremial. Si las empresas que hoy recorren muchas líneas hacen un fraccionamiento por empresa por líneas que recorren, los gremios estarían siendo fraccionados, más allá de que desde la UNOTT y desde el PIT- CNT la solidaridad con los compañeros estará siempre presente, pero no es lo mismo un gremio con seiscientos trabajadores que uno con treinta, y el fiel reflejo lo tenemos en el sector interdepartamental. Hoy en día, este sector recibe constantemente citaciones que se plantean al Ministerio de Trabajo y Seguridad Social por incumplimiento de laudo y represión sindical, y se da en empresas que son relativamente chicas.

Nosotros, como trabajadores, respetamos las instituciones. Por lo tanto, respetamos al Ministerio de Transporte y Obras Públicas, pero lo que no aceptamos son los cambios de razón social. Me refiero a evitar una forma precaria de adjudicación de líneas para que los ciudadanos no pierdan su transporte. En ese proceso es que los trabajadores siempre hemos reivindicado los puestos de trabajo.

Por lo tanto, queremos informar a la Comisión de un mal manejo que se intenta hacer por parte de una empresa, pero este artilugio empresarial puede ser una innovación para todo el sistema del sector interdepartamental. Por ejemplo, en el Grupo Agencia todas las empresas siguen manteniendo su identidad: Sabelín, Chadre, Agencia Central. Acá lo que se quiere hacer es cambiar la identidad. En el universo empresarial podemos enumerar muchos más casos, hasta en el sector urbano, en los que no hay un fraccionamiento de identidad. Por ejemplo, la empresa CUTCSA tiene varias líneas y, sin embargo, la identidad sigue siendo CUTCSA.

Sabemos que el espacio que nos brindaron era para referirnos a este tema, pero si el señor Presidente de la Comisión nos permite queremos plantear otros que ya hemos mencionado en Administraciones anteriores, a fin de que se empiece a trabajar en pos de

las condiciones de trabajo, punto muy significante para la Unión de Trabajadores del Transporte.

SEÑOR PRESIDENTE.- Con gusto los escuchamos.

SEÑOR ALBERRO.- En Administraciones anteriores hemos reivindicado la calidad de las condiciones de trabajo. Uno de los temas en cuestión es el Convenio Nº 67 de la OIT, que habla del descanso semanal y del lapso entre el cese de la jornada y el retorno de la siguiente, específicamente de los trabajadores del transporte. Este convenio fue convalidado por el Nº 153 en el año 1976 y revisado en Uruguay en 1979. Los trabajadores agremiados expresamos la total discrepancia, primero en la época de la dictadura, en la que no había instrumentos para que los trabajadores pudiéramos dar el debate suficiente para argumentar en contra de la homologación del Convenio Nº 67 por el Nº 153, dado que este último refiere a la ley de industria, que nada tiene que ver con los horarios variables que tiene el transporte, con las condiciones climáticas ni con el número de usuarios. El Convenio Nº 67 era el que contemplaba específicamente a los trabajadores del transporte.

Otro tema que queremos dejar planteado es el de la insalubridad. Informes médicos avalan que la insalubridad en el transporte va en aumento y la salud física de los trabajadores va en desmedro, año a año. Por ejemplo, algo tan simple como el estrés puede traer acarreado presión arterial y diabetes. A varios compañeros se les ha negado la libreta profesional debido a estas enfermedades. Algunos han tenido suerte y se los pudo reubicar en otros puestos de trabajo pero, obviamente, no hay lugar para todos. Por tanto, también es de nuestro interés que se entable un diálogo multipartito entre el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, el Banco de Previsión Social y el Parlamento -porque entendemos que un decreto lo revoca otro decreto-, en el que los trabajadores tengamos participación en la fundamentación de que, nuevamente, es necesaria la declaración de insalubridad para los trabajadores del transporte en su totalidad.

SEÑOR POZZI.- Me impresionó bastante el tema que han planteado respecto a que COPSA forme una nueva empresa o venda una parte. Creo que esto va a ameritar una discusión en la Comisión y seguramente también escucharemos a la otra parte.

Sería conveniente que la versión taquigráfica de esta sesión se remitiera a la Comisión de Legislación del Trabajo, ya que también tiene incidencia al respecto y está más específicamente vinculada a estos aspectos de seguridad laboral. Quizá también deberían pedir que esa Comisión los recibiera, sin desmedro de que nosotros vamos a ocuparnos del tema.

SEÑOR RADÍO.- En la misma línea del señor Diputado Pozzi, me preocupa la situación y quiero agregar que también sería conveniente enviar la versión taquigráfica a los Ministerios de Transporte y Obras Públicas, por esta propuesta de la empresa, y al de Trabajo y Seguridad Social, por estas reivindicaciones planteadas en la cuestión de las condiciones laborales, a fin de que estén alertas.

SEÑOR PRESIDENTE.- Ustedes plantearon que tuvieron una reunión con las autoridades de COPSA, en la que se les informó de esta situación que están denunciando. Quisiera saber si han tenido alguna reunión con el Ministerio, con la Dirección Nacional de Transporte o con otro organismo que se encargue de ese tema, y si ha sido así, qué información han logrado.

SEÑOR CAMAÑO.- En seguida que la empresa nos informa citamos al plenario a los delegados y llamamos a una asamblea, la cual los mandata pedir una entrevista con el vocero que tenemos, que es el Director Nacional de Transporte, el compañero Felipe

Martí, quien nos concedió una reunión, pero tuvo que dirigirse a Nueva Palmira y después empezó su licencia anual. A través de la UNOTT y la Asociación de Trabajadores de COPSA se pide una reunión con el Ministro de Transporte y Obras Públicas, quien también tenía un problema en Nueva Palmira, pero nos recibió su Secretario, señor Pablo Genta, y el coordinador del Área Metropolitana, señor Marcelo Fernández.

Allí planteamos nuestra inquietud, nuestro problema bastante intenso dentro del gremio, y ellos nos dijeron, con total transparencia y claridad, que eso no se podía hacer. En ese momento ya habíamos realizado el pedido a la Comisión, porque si no hay nada escrito queremos que se trabaje en este sentido. Sabemos que en cada empresa tiene haber un capital, porque si no hay capital no hay trabajo. No hay duda de eso y lo respetamos. En lo personal, como trabajador, no me interesa si el capital es nacional o extranjero. Nosotros precisamos trabajo, y el que tiene una fuente de trabajo en la que ocupar las manos de los trabajadores, bienvenido sea. Acá, de hecho, lo que quieren hacer es separar. Ya se está trabajando así. Lo que se va a hacer es vender el nombre. A nosotros no nos preocupa ni el Presidente de un lado ni el del otro; no tenemos diferencias y así se lo hicimos saber. Lo que sí nos preocupa es el nombre de COPSA, una de las mejores líneas, que cumple un servicio regular y bueno, y es una de las líneas que tiene más marketing. Tenemos problemas en otros sectores, no solo en COPSA, peor se van a ir regularizando debido al STM, en beneficio de todos.

SEÑOR LOMBARDI.- Quiero agregar algún elemento más a tener en cuenta de las situaciones que se están viviendo en COPSA y en el resto de las empresas de transporte, a raíz de la problemática que planteó el compañero Alberro al comienzo de la reunión.

A nosotros no solamente nos preocupa el fraccionamiento de la empresa, por lo que podría generarse en el ámbito de los trabajadores y de las organizaciones sindicales que puedan crearse, sino también el nombre que hoy tiene, que es COPSA. Nos preocupa cuál sería el planteo que terminaría desarrollando COPSA, que hoy en día no tiene una situación económica de las mejores, si se desprende, precisamente, una de las líneas que le da mejor beneficio. Deberíamos pensar no en la línea que se crea sino en la empresa que queda y en los trabajadores que van a enviar a ella. Sería muy fácil para el empresario o para ese consorcio o sociedad tener un testaferro con las mejores líneas y mantener las líneas que le dan más pérdidas o que no le dan mejor beneficio; sería muy fácil empezar a hacer un planteo y enviar a los trabajadores al seguro de desempleo porque la empresa no es redituable, etcétera.

Mientras hago este planteo recuerdo a la empresa Boreal, en Rivera, que planteó una situación de similares características sacando una línea por fuera de todo lo establecido en las leyes nacionales e inclusive en el Digesto Municipal. Entonces, ¿por qué COPSA no puede hacerlo de la misma manera? Esta es una de las principales situaciones que nos trae acá, ya que queremos velar por las condiciones laborales y por mantener los puestos de trabajo.

En cuanto a las condiciones laborales, más allá de que fueron referidas por los compañeros que me precedieron, quiero agregar alguna cuestión. Nosotros en algún momento tuvimos una ley que beneficiaba a los trabajadores que hacían determinado kilometraje con la jubilación anticipada, lo que llamábamos "Seis más uno", refiriéndonos a los años de actividad. Eso fue eliminado a partir del 27 de diciembre de 2007 por decreto de la Presidencia de la República, y los trabajadores perdimos el beneficio. Hemos hecho investigaciones, hablado con médicos y llevamos este asunto al BPS. Seguimos tratando de reivindicar este mecanismo para los trabajadores, principalmente para los choferes cobradores que hacen una tarea que hoy en día es mucho más que

estresante, porque a pesar de que ha mejorado el estado de los coches que manejamos, las condiciones del tránsito han cambiado en contra del trabajador. Podemos tener un asiento ergonométrico pero en el tránsito estamos mucho peor. Todas esas condicionantes sumadas a las tareas que hacen los trabajadores -como manejar y cobrar a la vez, perdiendo la atención-, a las horas de más que trabajan -seguimos reivindicando las ocho horas para los trabajadores, como históricamente se hizo- y al Decreto N° 153 de 1976 que comentaba el compañero, que eliminó el descanso entre jornada y jornada, nos muestran que los trabajadores del transporte están siendo perjudicados no solamente en lo anímico sino también a nivel de salud. Estamos perdiendo muchísimas condiciones de trabajo. Lo podemos ver controlando las estadísticas de los trabajadores que están yendo al seguro de enfermedad. Podemos decir que en tres años se cuadruplicó la cifra de trabajadores del transporte en esa situación y que el 85% son conductores. Eso demuestra que el trabajador del transporte está teniendo condiciones mucho peores que las anteriores, lo que repercute directamente en la salud. Las enfermedades son muy variadas: algunas se pueden considerar laborales y otras a veces es muy difícil corroborar que lo sean, pero nosotros sabemos que son pura y exclusivamente por la actividad que se está desarrollando.

Entonces, hablamos de la preocupación por el trabajador del transporte y sumamos además los riesgos que corren no solamente el trabajador sino también el usuario y el vecino transeúnte, que camina por la calle cuando está cerca de un vehículo que conduce un trabajador que puede tener una gran cantidad de problemas sumados a las malas condiciones laborales. Esto puede ocasionar un accidente, como ha pasado últimamente.

Quería agregar estos elementos al planteo del compañero Alberro porque entiendo que esto tiene que ser analizado en conjunto. Me parece bárbaro que nuestra preocupación se traslade a distintas Comisiones y a los Ministerios respectivos, y que en cada uno de ellos se analice lo que corresponda.

SEÑOR ARELLANO.- Quiero aclarar lo que es el trabajo interdepartamental o lo que abarcaría la defensa de ese trabajador, ya que no solo tenemos la salida de Tres Cruces. El interdepartamental cubre todo el trabajo en el interior del país, ya sea un ómnibus que va a un pueblo a 50 kilómetros, el que cruza la frontera a 20 kilómetros o el que va a varios países, es decir líneas de corta y larga distancia. También tenemos la nueva empresa "Conchillas", que está funcionando en esa ciudad, a la que visitamos hace pocos días. Allí hay un muy mal manejo de las condiciones laborales. Los trabajadores no tienen dónde estar, y se quedan hasta doce horas dentro del ómnibus. Las condiciones de los baños también son malas.

No voy a extenderme en el relato del trabajo interdepartamental. No vamos a dar nombres ni a traer pruebas porque esperaremos qué acontece para ver qué hace UNOTT, pero esto que está pasando en COPSA nos preocupa porque hay una gran variedad de empresas interdepartamentales y se están anunciando grandes ventas en algunas de ellas. Están jugando con el elemento trabajador, ya que en algunas van a quedar trabajadores en la calle. En una se habla de veinte, y solamente van a quedar tres trabajando. Queremos que quede escrito que hay una preocupación en el sector interdepartamental por lo grande y extenso que es, a pesar de que a algunos lugares no llegamos porque no hay gremio. La punta de flecha de esta preocupación sería lo de COPSA, y podría pasar con otras empresas.

Por otro lado, el trabajador interdepartamental es muy sufrido en la parte laboral, aunque los micreros que hacen cortas distancias tienen un trabajo bastante parecido al urbano y suburbano. En lo interdepartamental de larga distancia se han mejorado las

condiciones de trabajo pero seguimos expuestos a las inclemencias del tiempo, que no se van a mejorar jamás. Se hacen 500 kilómetros con niebla, con vientos, con grandes lluvias, con rutas que no son las mejores porque están muy transitadas debido a la bonanza que tiene el país. Los asientos de los guardas no son los mejores, y allí tienen que trabajar a veces hasta trece horas de corrido. Los parabrisas son muy grandes y los vidrios dejan pasar continuamente los rayos de sol, por lo que hay compañeros con problemas de cáncer de piel.

Mi idea era redondear lo que dijeron mis compañeros. No tenemos un trabajo hecho por médicos pero lo vamos a tener. Quiero dejar claro que tenemos problemas laborales como los compañeros de los servicios urbanos y suburbanos.

SEÑOR SARAVIA.- Esta nutrida delegación ha hecho una serie de planteos. Algunos corresponden específicamente a nuestra Comisión y otros, que son parte del problema, tienen las definiciones por otro lado.

Comparto lo que han expresado los señores Diputados Pozzi y Radío en el sentido de que, más allá de que la Comisión en la interna trabaje este tema después de haberlos recibido, debemos hacer llegar la versión taquigráfica a los distintos puntos de resolución. Uno de ellos indudablemente es el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, porque aquí están vinculadas la regulación del transporte y la normativa jurídica de cómo deben funcionar las empresas en todo un tema laboral que tiene que estar fundamentalmente reservado y arreglado por ese Ministerio, sin perjuicio del apoyo que nosotros podamos dar. Me parece que la Comisión en algún momento va a tener que tratar de intimar, por decirlo de alguna manera, a los otros Ministerios o a quienes están encargados de la regulación para poder abarcar este tema.

No es la primera vez que escucho alguna de estas inquietudes. La convocatoria de hoy tiene que ver con un punto específico, con una empresa que pretende un desprendimiento que fue muy bien aclarado por ustedes. Como contrapartida de eso, hay una cantidad de cosas que van de la mano, no solo el hecho de que una empresa pueda desprenderse y quedar más débil y eventualmente producir efectos jurídicos sobre los trabajadores -los va a tener también sobre la empresa, pero eso debe estar calculado-, sino también cómo afecta a la empresa el hecho de quedar más débil, si vende la parte más importante. Asimismo, también está todo lo que ustedes plantearon: los horarios de trabajo, las formas, las enfermedades que podríamos decir en algunos casos profesionales -porque evidentemente son profesionales -y todo ese deterioro que se va produciendo. Aparentemente hay una mejora en la forma de trabajar: mejores ómnibus, mejores condiciones, más horarios, más responsabilidades. Lo que mejora por un lado parecería que desmejora por el otro, y algún decreto ha deteriorado una fórmula como la que tienen los maestros, con un beneficio jubilatorio por entenderse que se trata de un trabajo que lleva una sobrecarga específica. Me entero ahora de que ustedes también lo tenían y de que a partir de un decreto ya no lo tienen más. Creo que este es un punto que debemos tener en cuenta, aunque no nos corresponde a nosotros.

No se trata solamente de convocar, como deberemos hacer, a la empresa COPSA para ver qué va a hacer y eventualmente trasladar al Ministerio de Transporte y Obras Públicas la regulación que se quiere hacer para ver si es jurídicamente correcta o no. Me parece que debemos tomar todo este tema y arreglar de una vez todo lo que se pueda arreglar, porque de lo contrario vamos a seguir reiterando estas visitas. Son muy ilustrativas, pero la Comisión debe tener capacidad para gestionar, aunque no para solucionar, y ustedes tienen que sentir que no vienen por gusto. No perdemos el tiempo porque nosotros aprendemos, pero tal vez ustedes no saquen el beneficio que deberían

sacar si nosotros no logramos interconectar todas las partes y poner la sana presión que se debe poner con respecto a las otras instituciones o Ministerios involucrados. El ámbito específico nuestro es el de Transporte y Obras Públicas, pero lo que ustedes han planteado abarca otras áreas que tal vez son más importantes.

SEÑOR POZZI.- ¿Lo que ustedes tenían para el beneficio jubilatorio era una ley o un decreto que fue modificado por otro?

SEÑOR MARRERO.- El decreto del año 1992 fue modificado por otro decreto. Las empresas procedieron a una recalificación de la actividad. Primero fue CUTCSA y después COPSA. Posteriormente, con la reforma tributario del año 2007, como consecuencia de la exoneración de aportes patronales, el resto de las empresas se sumaron. Plantearon que, en base a esa exoneración, no debían pagar más un aporte por los conductores cobradores, que tenían un beneficio del 9,2% sobre su salario. Además, esas empresas recuperaron el dinero aportado al BPS luego de la caída del decreto.

Planteamos en el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social y en el BPS en diferentes ocasiones la necesidad de volver a tener un decreto que contemple las condiciones insalubres de trabajo, lo que merece una bonificación especial a la hora del cómputo jubilatorio. No queremos dejar de trabajar a pesar de las malas condiciones laborales, pero hay determinados factores inherentes a la actividad del transporte que no se pueden cambiar. Por más que tengamos un ómnibus nuevo, por otras causas nuestra actividad va a tener factores perjudiciales para la salud. Entendemos que eso debe ser bonificado a la hora del cómputo jubilatorio. Tenemos compañeros que siguen manejando con 65 o 70 años. Por supuesto que eso es perjudicial para la salud, pero también lo es para el resto de la población, tanto pasajeros como transeúntes. En ese sentido, estamos tratando de lograr el apoyo de la Facultad de Medicina y de los escasos cuerpos médicos de las empresas.

El objetivo es llegar a generar un nuevo decreto que contemple no solo lo que contemplaba el anterior, que era exclusivamente para conductores y conductores cobradores que trabajaban en un radio hasta 50 kilómetros de Montevideo, sino también a los interdepartamentales, que en aquel momento no tenían el beneficio pero lo merecen.

SEÑOR SARAVIA.- ¿Podría aclarar qué es el seis más uno?

SEÑOR MARRERO.- Existen actividades específicas con gran riesgo de vida, que computan dos años por uno a los efectos jubilatorios, y otros como la enseñanza que por cada seis años computan siete de trabajo. Nosotros teníamos ese beneficio.

SEÑOR ALBERRO.- La revocación del decreto se inicia el 23 de diciembre de 2004.

SEÑOR MARRERO.- Es el N° 525/92.

SEÑOR CAMAÑO.- En el año 2004, durante el Gobierno del doctor Jorge Batlle, la empresa COPSA hizo la solicitud, pero el decreto cayó durante el Gobierno del doctor Tabaré Vázquez.

Queremos aclarar a los compañeros que no son de la Comisión que algunas empresas chicas que transaron con este beneficio, presionados por las empresas, cambiaron por una partida fija las plantillas que estaban en ese momento. En ese entonces era un poco de dinero, pero ahora no es nada. A medida que esos compañeros

se van jubilando, los que llegan no tienen ese beneficio que entendemos que es importantísimo.

Como se decía, tenemos compañeros del sector interdepartamental que manejan quince o dieciséis horas, rebotan a Montevideo, vuelven afuera manejando otras quince o dieciséis horas y a veces duermen en los ómnibus. Y transportan gente.

SEÑOR PRESIDENTE.- Más allá de que la convocatoria era por un tema específico, ha sido más que interesante el aporte realizado por los compañeros de la UNOTT. Seguramente vamos a tomar la propuesta de cada uno de los señores Diputados, a fin de coordinar con la Comisión de Legislación del Trabajo alguna reunión con la UNOTT y citar a la empresa COPSA.

Estamos a las órdenes.

Se levanta la reunión.

≠